

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung**

Aktenzeichen: 102 32 295.3
Anmeldetag: 16. Juli 2002
Anmelder/Inhaber: DaimlerChrysler AG,
Stuttgart/DE
Bezeichnung: Verfahren zur Unterstützung des Fahrers
bei Fahrmanövern
IPC: B 60 K, B 62 D, G 08 G

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 19. Juni 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Wehner

**PRIORITY
DOCUMENT**

SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

DaimlerChrysler AG

Pfeffer
12.07.2002Verfahren zur Unterstützung des Fahrers bei Fahrmanövern

5 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs bei Fahrmanövern gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Ein solches Verfahren geht beispielsweise aus der DE 198 09
10 416 A1 hervor, die ein Verfahren zur Unterstützung des Fahrers beim Einparken offenbart. Dem Fahrer wird während des Fahrmanövers die Einparkstrategie über eine optische Anzeigevorrichtung eine akustische Sprachausgabeeinrichtung oder ein
15 haptisches Lenkrad mitgeteilt, so dass der Fahrer der Einparkstrategie folgend in die Parklücke einparken kann.

Es ist ferner bekannt, z.B. aus der DE 197 45 127 A1, einen automatischen Bremsvorgang auszulösen, wenn der Abstand des
20 Fahrzeugs zu einem Hindernis einen Grenzwert unterschreitet. Hierdurch soll eine Kollision mit dem Hindernis vermieden werden.

Das gattungsgemäße Verfahren hat den Nachteil, dass die Reaktionen des Fahrers auf die Angaben der einzustellenden
25 Lenkradstellung nicht vorhersagbar sind. Der Fahrer ist in den Regelkreis eingebunden und stellt sozusagen eine Störgröße dar. Insbesondere bei schwierigen Fahrmanövern, wie z.B. das Rückwärtseinparken in eine Parklücke am Straßenrand parallel zum Straßenrand (sogenanntes Kolonnenparken), ist es
30 für den Fahrer schwierig, während dem Fahrmanöver die jeweils durch die Angabe angeforderte Lenkradstellung einzustellen.

Es ist daher die Aufgabe der vorliegenden Erfindung ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens der gattungsgemäßen Art derart weiterzubilden, dass dem Fahrer das Einstellen der mittels der Angabe angeforderten Lenkradstellung zu erleichtern.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale der Patentansprüche 1 und 13 gelöst.

10

Erfindungsgemäß wird die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit fahrerunabhängig beeinflusst, wenn eine Lenkwinkelabweichung zwischen dem vom Fahrer über das Lenkrad tatsächlich eingestellten Ist-Lenkwinkel und dem der angeforderten Lenkradstellung entsprechenden Soll-Lenkwinkel vorliegt.

15

Ist eine solche Lenkwinkelabweichung gegeben, so entfernt sich das Fahrzeug während des Fahrmanövers von der durch die Referenztrajektorie vorgegebenen Ideallinie. Die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit wird dann herabgesetzt, um dem Fahrer ausreichend Zeit zur Verfügung zu stellen, das Fahrzeug wieder in eine durch die Referenztrajektorie vorgegebene Fahrzeugstellung zu lenken.

20

Vorteilhafte Ausgestaltungen des erfindungsgemäßen Verfahrens bzw. der erfindungsgemäßen Vorrichtung ergeben sich aus den abhängigen Patentansprüchen.

25

Die Beeinflussung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit ist vorteilhafter Weise vom Betrag der Lenkwinkelabweichung abhängig. Je größer die Lenkwinkelabweichung ist, desto stärker wird das Fahrzeug verzögert, um die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit zu reduzieren.

30

Während des Fahrmanövers kann abhängig von der aktuellen Fahrzeugstellung ein die zulässigen Lenkwinkel definierender Lenkwinkel-Toleranzbereich bestimmt werden und die Beeinflus-

35

sung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit vom Toleranzabstand zwischen dem angeforderten, vom Fahrer einzustellenden Soll-Lenkwinkel und den Toleranzbereichsgrenzen abhängen. Je geringer der Toleranzabstand zwischen dem Soll-Lenkwinkel und einer Toleranzbereichsgrenze ist, desto stärker muss die Fahrzeuggeschwindigkeit reduziert werden, wenn der Fahrer über die Lenkradstellung einen Ist-Lenkwinkel einstellt, der zwischen dem Soll-Lenkwinkel und der betreffenden Toleranzbereichsgrenze liegt.

Dabei besteht die Möglichkeit, zur Ermittlung des Lenkwinkel-Toleranzbereichs einen Drehwinkel-Toleranzbereich zu bestimmen, wobei der aktuelle Drehwinkel zwischen der Fahrzeuglängsachse und einer Koordinatenachse eines ortsfesten Koordinatensystems so lange vergrößert bzw. verkleinert wird, bis es gerade noch möglich ist, eine Trajektorie zur Zielposition rechnerisch zu bestimmen. Bei der Bestimmung der Trajektorie kann das selbe Ermittlungsverfahren herangezogen werden, wie bei der Bestimmung der Referenztrajektorie im Startpunkt des Fahrzeugs. Es würden hierbei sozusagen zwei Grenztrajektorien berechnet, die in Fahrmanöver-Fahrtrichtung gesehen ausgehend von der aktuellen Fahrzeugposition eine maximal mögliche linksseitige Grenztrajektorie und eine maximal mögliche rechtsseitige Grenztrajektorie darstellen, entlang derer das Fahrzeug noch zur Zielposition bewegt werden kann. Dabei hängt die Bestimmung der Grenztrajektorien auch davon ab, welcher minimale Radius aufgrund der Fahrzeuggeometrie gefahren werden kann und ob sich Hindernisse in der Fahrzeugumgebung befinden, an denen vorbeigefahren werden muss.

Je größer der Betrag der Lenkwinkelabweichung ist und/oder je kleiner der Betrag des Toleranzabstandes ist, desto geringer wird die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit gewählt und durch entsprechende Steuer- oder Regeleingriffe eingestellt.

Vorteilhafter Weise wird das Fahrzeug bis zum Stillstand verzögert und im Stillstand gehalten, so lange aufgrund der vor-

handenen Lenkwinkelabweichung das Fahrzeug bei einer Weiterfahrt eine Fahrzeugstellung einnehmen würde, aus der heraus die Zielposition ohne Rangierunterbrechung des Fahrmanövers nicht mehr erreichbar ist. Können bezogen auf die aktuelle Fahrzeugposition keine oder nur noch sehr geringe Drehwinkelanweichungen vom aktuellen Drehwinkel des Fahrzeugs zugelassen werden, so wird die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit sehr gering vorgegeben und das Fahrzeug wird sofort zum Stillstand gebracht, wenn der Fahrer eine Lenkradstellung vorgibt, die das Fahrzeug beim Weiterfahren mit dieser vom Fahrer vorgegebenen Lenkradstellung in eine Fahrzeugstellung bringen würde, aus der keine Trajektorie mehr zur Zielposition bestimmbar ist. Dadurch wird gewährleistet, dass das Fahrmanöver nicht durch Rangiermanöver unterbrochen und von neuem gestartet werden muss. Ausgehend vom Stillstand wird das Fahrzeug wieder beschleunigt, wenn eine zulässige Lenkradstellung und damit ein zulässiger Ist-Lenkwinkel vom Fahrer eingestellt wurde.

20 Vorteilhafter Weise wird dem Fahrer die einzustellende Lenkradstellung durch eine akustische Fahrerinformation und/oder eine optische Fahrerinformation und/oder einer haptischen Fahrerinformation übermittelt. Zur haptischen Fahrerinformation kann beispielsweise das Lenkradmoment variiert werden.

25 Hierbei ist es z.B. denkbar, dass das Drehen des Lenkrades zur angeforderten Lenkradstellung hin erleichtert und/oder das Drehen von der angeforderten Lenkradstellung weg erschwert wird. Zu diesem Zweck kann beispielsweise der bei einer Servolenkung ohnehin vorhandene Servomotor verwendet werden.

30

Bei dem durchzuführenden Fahrmanöver kann es sich beispielsweise um ein Einparkmanöver handeln, wobei die Referenztrajektorie den idealen Weg von der Ausgangsposition des Fahrzeugs bzw. der aktuellen Fahrzeugstellung in die gewünschte Parkposition angibt. Gerade bei Einparkmanövern ist eine Fahrerunterstützung wünschenswert, insbesondere für unerfahrene

35

Autofahrer oder für Autofahrer, die an ein neues oder selten genutztes Fahrzeug nicht gewöhnt sind. Es handelt sich ganz allgemein um Fahrmanöver mit einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit unterhalb eines Geschwindigkeitsschwellenwertes von beispielsweise 10 km/h.

Es ist weiterhin von Vorteil, wenn bei einem Fahrzeug im Anhängerbetrieb jeder Fahrzeugstellung entlang der Referenztrajektorie ein Sollknickwinkel zwischen der Fahrzeuglängsachse und der Anhängerlängsachse zugeordnet wird und wenn der aktuelle Knickwinkel bestimmt und mit dem entsprechenden Sollknickwinkel verglichen wird, wobei bei einer Winkelabweichung zwischen Sollknickwinkel und aktuellem Knickwinkel die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit fahrerunabhängig beeinflusst wird. Hier wird zusätzlich eine Winkelabweichung zwischen Sollknickwinkel und aktuellem Knickwinkel berücksichtigt. Auch bei der Winkelabweichung zwischen aktuellem Knickwinkel und Sollknickwinkel kann eine Geschwindigkeitsregelung in Abhängigkeit des Betrages der Winkelabweichung erfolgen. Weiterhin wäre es auch möglich, die fahrerunabhängige Fahrzeugverzögerung um so größer zu wählen, je größer der Betrag der Winkelabweichung ist.

Im folgenden wird die Erfindung anhand der beigefügten Zeichnung näher erläutert. Es zeigen:

- Fig. 1 eine schematische Darstellung einer Solltrajektorie und der Grenztrajektorien für ein Einparkmanöver in Draufsicht,
- Fig. 2 eine blockschaltbildartige Darstellung eines Ausführungsbeispiels einer Vorrichtung zur Unterstützung des Fahrers bei einem Fahrmanöver,
- Fig. 3a-3c eine erste Ausführungsform einer optischen Anzeige für die einzustellende Lenkradstellung für den Fahrer,

Fig. 4 eine zweite Ausführungsform einer optischen Anzeige für die einzustellende Lenkradstellung für den Fahrer,

5

Fig. 5 eine dritte Ausführungsform einer optischen Anzeige für die einzustellende Lenkradstellung für den Fahrer,

10 Fig. 6a eine Referenztrajektorie und die Grenztrajektorien zu einem bestimmten Zeitpunkt während eines Fahrmanövers

15 Fig. 6b ein Diagramm zu der in Fig. 6a dargestellten Situation, wobei die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v in Abhängigkeit vom Istlenkwinkel δ_{ist} aufgetragen ist, und

20 Fig. 7 eine schematische Darstellung eines Fahrzeugs im Anhängerbetrieb in Draufsicht.

Bei der Erfindung handelt es sich um ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs 10 bei bzw. während einem Fahrmanöver. Bei einem solchen Fahrmanöver kann es sich beispielsweise um ein Einparkmanöver, ein Rangiermanöver oder dergleichen handeln, wobei das Fahrzeug 10 im Solobetrieb oder im Anhängerbetrieb mit angehängtem Anhänger betrieben werden kann. Z.B. kann der Fahrer auch unterstützt werden beim Fahren im Anhängerbetrieb geradeaus rückwärts.

Bei Einparkmanövern wird zunächst mittels einer geeigneten Sensorik, beispielsweise mittels Ultraschallsensoreinheiten 11 während der Vorbeifahrt des Fahrzeuges 10 Parklücken vermessen und dahingehend ausgewertet, ob die Parklücke ausreichend groß ist für ein Einparkmanöver. Beim Ausführungsbeispiel nach Fig. 2 sind hierfür vier Ultraschallsensoreinheiten

ten 11 vorgesehen, die jeweils in einem Eckbereich des Fahrzeugs 10 angeordnet sein können. Die Anzahl der vorhandenen Ultraschallsensoren 11 ist beliebig und hängt insbesondere auch davon ab, wie groß der Abstrahlwinkel α ist, unter dem die Sensorwellen abgestrahlt und die reflektierten Wellen empfangen werden. Alternativ zu den Ultraschallsensoreinheiten 11 können auch Radarsensoren oder Lasersensoren eingesetzt werden.

10 Die Auswertung der Sensordaten der Ultraschallsensoreinheiten 11 erfolgt in einer Auswerteeinrichtung 12, in der festgestellt wird, ob die ausgemessene Parklücke ausreichend groß ist zum Einparken des Fahrzeugs. Das Auswerteergebnis kann dem Fahrer durch eine Anzeigeeinrichtung 13 angezeigt werden.

15 Das Ausmessen der Parklücken und das Auswerten der Messergebnisse kann entweder unterhalb einer vorgebbaren Geschwindigkeitsschwelle ständig erfolgen oder alternativ erst dann, wenn der Fahrer eine entsprechende Anforderung eingegeben hat, beispielsweise über das Kombiinstrument.

Wurde eine ausreichend große Parklücke ermittelt, so kann der Fahrer das erfindungsgemäße Unterstützungsverfahren durch eine entsprechende Bedienanforderung einleiten. Eine Möglichkeit besteht darin, den Fahrer nach dem Auffinden einer geeigneten Parklücke automatisch - beispielsweise über das Kombiinstrument - zu fragen, ob er eine Einparkunterstützung wünscht. Der Fahrer braucht dann lediglich die Frage zu bestätigen, um das erfindungsgemäße Unterstützungsverfahren zu aktivieren. Eine andere Möglichkeit besteht darin, dass nach dem Auffinden einer geeigneten Parklücke, das Unterstützungsverfahren automatisch dann aktiviert wird, wenn das Fahrzeug innerhalb einer vorgebbaren Zeitspanne angehalten und der Rückwärtsgang eingelegt wird.

35

Fig. 1 zeigt eine typische Situation für ein Einparkmanöver eines Fahrzeugs 10 am Straßenrand einer Straße 20 zwischen

anderen geparkten Fahrzeugen 21. Das Fahrzeug 10 ist auf der Strasse 20 entlang der Reihe parkender Fahrzeuge 21 gefahren und hat im Vorbeifahren mittels der Ultraschallsensoreinheiten 11 und der Auswerteeinrichtung 12 eine ausreichend große Parklücke 22 ermittelt. Dies wurde dem Fahrer über die Anzeigeeinrichtung 13 mitgeteilt und er hat das Fahrzeug angehalten.

In Abhängigkeit von zu Beginn des Fahrmanövers eingenommenen Startposition 15 des Fahrzeugs 10 wird in der Auswerteeinrichtung 12 eine Referenztrajektorie 16 ermittelt, die die Ideallinie darstellt, um das Fahrzeug ausgehend von seiner Startposition 15 in eine Ziel- oder Parkposition 17 zu bewegen. Die Referenztrajektorie 16 stellt somit den idealen zurückzulegenden Weg dar, der von der Startposition 15 in die Zielposition 17 führt.

Verfahren zur Bestimmung der Referenztrajektorie 16 sind beispielsweise aus der DE 29 01 504 B1, der DE 38 13 083 A1 oder der DE 199 40 007 A1 bekannt. Auf die bekannten Verfahren zur Bestimmung der Referenztrajektorie 16 wird an dieser Stelle ausdrücklich Bezug genommen.

Vor Beginn des Fahrmanövers mit in Startposition 15 befindlichen Fahrzeug 10 wird der Fahrer automatisch gefragt, ob er für das folgende Einparkmanöver eine Unterstützung wünscht, wobei der Fahrer durch eine entsprechende Eingabe die Unterstützung ablehnen oder annehmen kann.

Fordert der Fahrer für das Fahrmanöver die automatische Unterstützung nach dem erfindungsgemäßen Verfahren an, so wird ihm über die Anzeigeeinrichtung 13 die einzustellende Lenkradstellung bzw. der einzustellende Lenkradwinkel angezeigt, der das Fahrzeug entlang der aktuellen Referenztrajektorie 16 bewegen würde.

In den Fig. 3 - 5 sind verschiedene Beispiele von optischen Darstellungen angegeben, die dem Fahrer über die Anzeigeeinrichtung 13 angezeigt werden können. Das erste Ausführungsbeispiel einer optischen Anzeige gemäß der Fig. 3a - 3c ist eine Art Balkenanzeige. Ein linker Balken 25 gibt an, wenn das Lenkrad nach links zu drehen ist und ein rechter Balken 26 gibt an, wenn der Fahrer das Lenkrad nach rechts drehen soll. Je größer der Lenkradwinkel ist, den der Fahrer einzustellen hat, desto größer ist auch der angezeigte linke Balken 25 bzw. der rechte Balken 26. Beim Ausführungsbeispiel sind die beiden Balken 25, 26 von mehreren horizontal nebeneinander liegenden Leuchtmitteln, wie z.B. Leuchtdioden gebildet. Je mehr Leuchtdioden eines Balkens 25, 26 leuchten, desto größer ist der angeforderte Lenkradwinkel. Es versteht sich, dass alternativ die Art der Balkendarstellung auch mittels eines nicht näher dargestellten LC-Displays der Anzeigeeinrichtung 13 dargestellt werden könnte. Es wäre auch möglich, die in heutigen Fahrzeugen bereits vorhandene Balkenanzeige, die den Abstand zu einem Hindernis beim Einparken anzeigt, als Anzeigeeinrichtung 13 zu verwenden.

In Fig. 3a leuchtet die jeweils erste Leuchtdiode 27 der beiden Balken 25, 26, die zum jeweils anderen Balken 26 bzw. 25 benachbart angeordnet ist. Die leuchtenden Leuchtdioden 27 sind in Fig. 3 schematisch durch ein Punktmuster dargestellt. Leuchtet jeweils die erste Leuchtdiode 27 beider Balken 25, 26 wird dem Fahrer dadurch signalisiert, dass er den momentan eingestellten Lenkradwinkel unverändert beibehalten soll. Alternativ hierzu könnte auch eine einzelne, zwischen den beiden Balken 25, 26 angeordnete Nullstellungsleuchtdiode vorgesehen sein, die leuchtet, wenn die Lenkradposition unverändert bleiben soll.

In Fig. 3b wird dem Fahrer durch zwei leuchtende Leuchtdioden des linken Balkens 25 angezeigt, dass er das Lenkrad leicht nach links drehen soll. Sobald die angeforderte Lenkradstellung erreicht ist, erscheint wieder die in Fig. 3a darge-

stellte und oben beschriebene Anzeige. In Fig. 3c wird durch vier leuchtende Leuchtdioden des rechten Balkens 26 ein starker Lenkradeinschlag nach rechts vom Fahrer angefordert.

- 5 Die Anzahl der Leuchtdioden 27, die einen Balken 25, 26 bilden ist grundsätzlich beliebig wählbar und wird derart abgestimmt, dass dem Fahrer eine ausreichend feine Unterteilung in der Anforderung der einzustellenden Lenkradstellung angegeben werden kann. Beispielsgemäß enthält jeder Balken 25, 26
10 fünf Leuchtdioden 27.

- Mittels der Anzeigeeinrichtung 13 können zusätzlich oder alternativ auch weitere Darstellungen angezeigt werden, die dem Fahrer die einzustellende Lenkradstellung angeben. Fig. 4
15 zeigt beispielsweise eine stilisierte Lenkraddarstellung 30 in Kombination mit einem Richtungspfeil 31, die dem Fahrer über ein LC-Display der Anzeigeeinrichtung 13 übermittelt werden kann, wobei die Lenkraddarstellung 30 und der Richtungspfeil 31 die angeforderte Drehrichtung bzw. den angefor-
20 derten Lenkradwinkel angeben. In Fig. 4 wird über die Lenkraddarstellung 30 und den Richtungspfeil 31 vom Fahrer ein leichter Lenkradeinschlag nach rechts angefordert.

- Eine weitere Ausführung einer optischen Darstellung zur Anforderung einer einzustellenden Lenkradstellung ist in Fig. 5
25 gezeigt. Dort sind schematisch die Fahrzeugräder 34 der lenkbaren Vorderachse 35 dargestellt. Die durch die ausgezogenen Linien dargestellte Radstellung ist die aktuelle Radstellung 36 der Fahrzeugräder 34, während die gestrichelte Darstellung
30 die angeforderte Sollstellung 37 der gelenkten Fahrzeugräder 34 angibt. Der Fahrer muss demnach das Lenkrad in eine Stellung verlagern, in der die Sollstellung 37 der Fahrzeugräder 34 mit der aktuellen Radstellung 36 übereinstimmt.

- 35 Es versteht sich, dass anstatt der unterschiedlichen Linien-
darstellung von Sollstellung 37 und aktueller Radstellung 36 der Fahrzeugräder 34 auch unterschiedliche Farben gewählt

werden können, sofern die Anzeigeeinrichtung 13 über ein Farb-LC-Display verfügt.

Es ist nicht nur möglich, eine oder mehrere der beschriebenen optischen Anzeigemöglichkeiten zu verwenden, um dem Fahrer die einzustellende Lenkradstellung anzugeben, sondern es kann des weiteren alternativ oder zusätzlich eine akustische Fahrerinformation und/oder eine haptische Fahrerinformation erfolgen, die den einzustellenden Lenkradwinkel angeben.

10

Die akustische Fahrerinformation kann beispielsweise über nicht näher dargestellte Lautsprecher im Fahrzeug durch eine Sprachausgabe erfolgen. Die haptische Fahrerinformation wird beim Ausführungsbeispiel anhand einer Kraft- bzw. Momentenrückmeldung am Lenkrad 40 vorgenommen. Hierfür ist die Auswerteeinrichtung 12 mit einem Servomotor 41 der Servolenkung 42 zur dessen Ansteuerung verbunden, wie dies in Fig. 2 durch die strichpunktierte Verbindungslinie 43 angedeutet ist. Somit kann das Lenkradmoment am Lenkrad 40 von der Auswerteeinrichtung 12 über den Servomotor 41 zur haptischen Fahrerinformation des einzustellenden Lenkradwinkels variiert werden. Es ist dabei möglich, dass vom Fahrer aufzubringende Lenkradmoment für eine Drehrichtung von der angeforderten Lenkradstellung weg zu erhöhen und/oder das vom Fahrer aufzubringende Lenkradmoment in eine Drehstellung zur angeforderten Lenkradstellung hin zu verringern. Mithin kann der Fahrer durch das aufzubringende Lenkradmoment erfahren, in welche Drehrichtung er das Lenkrad bewegen muss, um die angeforderte Lenkradstellung einzustellen, wodurch eine haptische Fahrerinformation zur Angabe der einzustellenden Lenkradstellung realisiert ist.

Während des Fahrmanövers wird in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Fahrzeugstellung $x_{F,akt}/y_{F,akt}/\psi_{F,akt}$ die Stellungsabweichung des Fahrzeugs 10 von der durch die Referenztrajektorie 16 ermittelt und dem Fahrer mittels der Anzeigeeinrichtung 13 die einzustellende Lenkradstellung angezeigt, der die Stel-

35

lungsabweichung reduziert, so dass das Fahrzeug wieder auf eine der Referenztrajektorie entsprechende Fahrtroute gebracht wird.

5 Unter der aktuellen Fahrzeugstellung $x_{F,akt}/y_{F,akt}/\Psi_{F,akt}$ des Fahrzeugs 10 ist nicht nur die Fahrzeugposition $x_{F,akt}/y_{F,akt}$ in der Koordinatenebene in Bezug auf ein ortsfestes Koordinatensystem 22 der Straße 20 zu verstehen, sondern die Fahrzeugstellung beinhaltet auch die Ausrichtung der Fahrzeuglängsachse 71 bezogen auf das Koordinatensystem 22. Beispielsgemäß
10 ist der Drehwinkel Ψ_F zwischen der y-Achse des Koordinatensystems 22 und der Fahrzeuglängsachse 71 eingeschlossen. Der Solldrehwinkel entspricht mithin der Tangenten an die Referenztrajektorie 16.

15

Zu Beginn und während des Fahrmanövers wird zudem in Fahrmanöver-Fahrtrichtung 18 eine rechtsseitige Grenztrajektorie 23 und eine linksseitige Grenztrajektorie 24 in der Auswerteeinrichtung 12 berechnet. Die Grenztrajektorien 23, 24 hängen
20 von der aktuellen Fahrzeugstellung $x_{F,akt}/y_{F,akt}/\Psi_{F,akt}$ ab. Sie geben in Fahrmanöver-Fahrtrichtung 18 gesehen die beiden Trajektorien an, entlang derer das Fahrzeug 10 aus der aktuellen Fahrzeugposition $x_{F,akt}/y_{F,akt}$ heraus gerade noch zur Zielposition 17 gelenkt werden kann. Die rechtsseitige Grenztrajektorie 23 erhält man durch das sukzessive Erhöhen des aktuellen
25 Drehwinkels $\Psi_{F,akt}$ - im mathematisch positiven Sinn - bis zu einem oberen Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,max}$, mit dem gerade noch eine Trajektorie, die rechtsseitige Grenztrajektorie 23, zur Zielposition 17 berechnet werden kann. Dabei bleiben die Werte
30 der aktuellen Fahrzeugposition $x_{F,akt}/y_{F,akt}$ unverändert.

In analoger Weise wird der untere Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,min}$ bestimmt, indem der aktuelle Drehwinkels $\Psi_{F,akt}$ sukzessive verringert wird, bis gerade noch die linksseitige Grenztrajektorie 24 zur Zielposition 17 bestimmt werden kann.
35

Daraus ergeben sich die folgenden Gleichungen:

$$\Psi_{F,\max} = \Psi_{F,\text{akt}} + \Delta\Psi_L \text{ und}$$

$$\Psi_{F,\min} = \Psi_{F,\text{akt}} - \Delta\Psi_R;$$

5

wobei $\Delta\Psi_L$ den Wert angibt, um den der aktuelle Drehwinkel erhöht wurde und $\Delta\Psi_R$ den Wert angibt, um den der aktuelle Drehwinkel verringert wurde, um die betreffenden Grenzderhwinkel zu erhalten.

10

Diese Grenztrajektorien 23, 24 werden beispielsweise mit dem für die Berechnung der Referenztrajektorie 16 verwendeten Algorithmus bestimmt. Beispielsgemäß werden die Grenztrajektorien 23, 24 während des Fahrmanövers zyklisch ermittelt. Um den Rechenaufwand zu verringern, wird bei einem Rechenzyklus die eine Grenztrajektorie 23 oder 24 und beim darauffolgenden Rechenzyklus die jeweils andere Grenztrajektorie 24 bzw. 23 berechnet. Die Genauigkeit bei dieser Vorgehensweise ist völlig ausreichend. Im Vergleich zu dem zur Bestimmung der Referenztrajektorie verwendeten Algorithmus können zur Reduzierung des Rechenaufwandes weitere Vereinfachungen zugelassen werden. Z.B. können sich die Grenztrajektorien lediglich aus weniger Rechenaufwand erfordernden Bahnkurven wie Kreisabschnitten zusammensetzen.

15

20

25

Anhand der Figuren 6a und 6b wird im folgenden erläutert, wie die Beeinflussung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v erfolgt, wenn eine Lenkwinkelabweichung d_{LW} zwischen dem vom Fahrer tatsächlich eingestellten Istlenkwinkel δ_{ist} und dem der angeforderten, einzustellenden Lenkradstellung entsprechenden Solllenkwinkel δ_{soll} erfolgt.

30

Das Fahrzeug 10 befindet sich zum Betrachtungszeitpunkt in der aktuellen Fahrzeugstellung, die durch die Werte $x_{F,\text{akt}}/y_{F,\text{akt}}/\Psi_{F,\text{akt}}$ in Bezug auf das Koordinatensystem 22, dessen Nullpunkt in der Startposition 15 liegt, beschrieben ist. Anhand dieser aktuellen Fahrzeugstellung $x_{F,\text{akt}}/y_{F,\text{akt}}/\Psi_{F,\text{akt}}$

35

wird die Bestimmung des oberen Grenzdrehwinkels $\Psi_{F,\max}$ und des unteren Grenzdrehwinkels $\Psi_{F,\min}$ erläutert.

Die aktuelle Fahrzeugposition $x_{F,\text{akt}}/y_{F,\text{akt}}$ bleibt bei der Bestimmung der beiden Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,\max}$, $\Psi_{F,\min}$ unverändert. Das Fahrzeug 10 wird quasi virtuell in dieser Position so lange um seine Hochachse gedreht, bis der betreffende Grenzdrehwinkel erreicht ist, aus dem es gerade noch möglich ist, eine Trajektorie - das heißt eine mögliche Fahrstrecke des Fahrzeugs 10 - nämlich die betreffende Grenztrajektorie 23 bzw. 24 zur Zielposition 17 zu ermitteln.

Zunächst sei das Fahrzeug um seine Hochachse so lange nach rechts gedreht (mathematisch negativer Sinn), bis der aktuelle Drehwinkel $\Psi_{F,\text{akt}}$ um $\Delta\Psi_R$ verringert ist, so dass die Fahrzeuglängsachse die in Figur 6a mit 71' bezeichnete Stellung einnimmt. Die Fahrzeuglängsachse 71' schließt mit der y-Achse des Koordinatensystems 22 dabei den unteren Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,\min}$ ein. Die sich in dieser Fahrzeugstellung ergebende in Fahrmanöver-Fahrtrichtung 18' gesehen rechtsseitige Grenztrajektorie 23 ist in Figur 61 dargestellt.

Gleichermaßen kann das Fahrzeug 10 in seiner aktuellen Fahrzeugposition virtuelle um seine Hochachse nach links gedreht werden (mathematisch positiver Sinn), solange, bis gerade noch die linksseitige Grenztrajektorie 24 zur Zielposition 17 möglich ist. Der aktuelle Drehwinkel $\Psi_{F,\text{akt}}$ wurde dabei um $\Delta\Psi_L$ vergrößert, so dass sich zwischen der in dieser Drehstellung mit 71'' bezeichneten Fahrzeuglängsachse und der y-Achse des Koordinatensystems 22 der obere Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,\max}$ ergibt. Auf dieser Weise wird ein Drehwinkel-Toleranzbereich zwischen dem unteren Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,\min}$ und dem oberen Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,\max}$ berechnet.

Dieser Drehwinkel-Toleranzbereich wird dann unter Verwendung einer grundsätzlich beliebig wählbaren Funktion f zur Bestimmung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v verwendet. Die Fahr-

zeuglängsgeschwindigkeit v hängt dabei von der Lenkwinkelabweichung d_{LW} ab.

In Fig. 6b ist ein Beispiel einer Abhängigkeit der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v vom Istlenkwinkel δ_{ist} aufgetragen. Stellt der Fahrzeugführer über die Lenkradstellung einen Istlenkwinkel δ_{ist} ein, der mit dem einzustellenden Solllenkwinkel δ_{soll} übereinstimmt, so beträgt die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit $v=v_0$. Dieser Punkt stellt beim Beispiel nach Figur 6b den Scheitelpunkt einer Gauß-Kurve dar. Bezüglich einer parallelen zur v -Achse durch den Scheitelpunkt der Gauß-Kurve ist diese unsymmetrisch ausgebildet. Beispielsgemäß ist jeder der beiden sich durch Teilung der Gauß-Kurve im Scheitelpunkt ergebenden Kurvenabschnitte 80 bzw. 81 abhängig von der Drehwinkeldifferenz $\Delta\Psi_R$ bzw. $\Delta\Psi_L$ zwischen dem aktuellen Drehwinkel $\Psi_{F,akt}$ und dem entsprechenden oberen bzw. unteren Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,max}$ bzw. $\Psi_{F,min}$. Der erste Kurvenabschnitt 80 zwischen dem Solllenkwinkel δ_{soll} hin zu kleineren Istlenkwinkeln δ_{ist} ist so bestimmt, dass die Standardabweichung der Drehwinkeldifferenz $\Delta\Psi_R$ zwischen dem unteren Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,min}$ und dem aktuellen Fahrzeugdrehwinkel $\Psi_{F,akt}$ entspricht. Analog ist der zweite Kurvenabschnitt 81 ausgehend vom Solllenkwinkel δ_{soll} zu größeren Istlenkwinkeln δ_{ist} hin so bestimmt, dass die Standortabweichung dieses zweiten Kurvenabschnitts 81 der Drehwinkeldifferenz $\Delta\Psi_L$ zwischen dem oberen Grenzdrehwinkel $\Psi_{F,max}$ und dem aktuellen Fahrzeugdrehwinkel $\Psi_{F,akt}$ entspricht.

Aus diesen beiden Kurvenabschnitten 80, 81 ergeben sich dann ein minimal zulässiger Istlenkwinkel δ_{min} und ein maximal zulässiger Istlenkwinkel δ_{max} . Wie man aus Fig. 6b erkennt, ist die Differenz zwischen dem Solllenkwinkel δ_{soll} und dem minimal zulässigen Istlenkwinkel δ_{min} kleiner als die Differenz zwischen dem maximal zulässigen Istlenkwinkel δ_{max} und dem Solllenkwinkel δ_{soll} . Entsprechend wird die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v bei einem abweichenden Istlenkwinkel δ_{ist} , der kleiner ist als der Solllenkwinkel δ_{soll} stärker verringert

als dies bei einer entsprechenden Abweichung vom Solllenkwinkel δ_{soll} zu größeren Istlenkwinkeln δ_{ist} hin der Fall wäre. Dies ist anschaulich so zu erklären, dass bei einer Änderung des Fahrzeugdrehwinkels in mathematisch positivem Sinn ein
5 größerer Toleranzbereich zur Verfügung steht, als bei Änderungen des aktuellen Fahrzeugdrehwinkels in mathematisch negativem Sinn (vgl. Fig. 6a).

Sobald der Fahrer einen Istlenkwinkel δ_{ist} einstellt, der beim
10 Weiterfahren des Fahrzeugs 10 dazu führen würde, dass das Fahrzeug 10 eine Fahrzeugposition einnimmt, aus der heraus keine Trajektorie zur Zielposition 17 gefunden werden kann, so wird das Fahrzeug zum Stillstand gebracht. Das Fahrzeug wird dann fahrerunabhängig erst wieder beschleunigt, wenn der
15 Fahrer einen Istlenkwinkel δ_{ist} einstellt, der zwischen den minimal zulässigen Istlenkwinkel δ_{min} und dem maximal zulässigen Istlenkwinkel δ_{max} liegt.

Alternativ zur Verwendung einer Gaußfunktion könnte auch eine
20 Dreiecksfunktion oder eine beliebige andere Kurvenform mit dem Scheitelpunkt δ_{soll}/v_0 verwendet werden. Diese Funktion kann insbesondere empirisch in Fahrversuchen ermittelt werden, um das gewünschte Fahrgefühl einzustellen.

25 Beim Ausführungsbeispiel wird die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v in Abhängigkeit des Istlenkwinkels δ_{ist} bzw. der Lenkwinkelabweichung d_{LW} geregelt. Dies erfolgt durch Ansteuerung von Verzögerungsmittel 50 und/oder Vortriebsmitteln 51 des Fahrzeugs 10.

30 Die Verzögerungsmittel 50 sind beim Ausführungsbeispiel gemäß Fig. 2 von einer Bremsvorrichtung 52 gebildet, die eine Bremssteuereinheit 53 und von dieser Bremssteuereinheit 53 angesteuerte Radbremseinrichtungen 54, die den Fahrzeugrädern
35 55 der Hinterachse des Fahrzeugs zugeordnet sind und Radbremseinrichtungen 56, die den Fahrzeugrädern 34 der Vorderachse 35 des Fahrzeugs 10 zugeordnet sind. Zur Ansteuerung

der Bremsvorrichtung 52 ist die Auswerteeinrichtung 12 mit der Bremssteuereinheit 53 verbunden. Liegt mithin eine Annäherung der aktuellen Solltrajektorie 19 an eine der Grenztrajektorien 23, 24 vor, so steuert die Auswerteeinrichtung 12 die Bremssteuereinheit 53 an, die wiederum eine oder mehrere der Radbremseinrichtungen 54, 56 beaufschlagt.

Alternativ zur Geschwindigkeitsregelung kann die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v ausgehend von der Maximalgeschwindigkeit v_0 , die etwa 5 km/h betragen kann, bei einer vorliegenden Lenkwinkelabweichung d_{LW} durch das Hervorrufen eines Bremsdruckes oder einer Bremskraft lediglich verringert werden ohne die Geschwindigkeit auf einen Sollwert zu regeln.

Zur Fahrzeugverzögerung erfolgt alternativ oder gleichzeitig zur Ansteuerung der Bremsvorrichtung 52 eine Ansteuerung der Vortriebsmittel 51. Hierfür ist die Auswerteeinrichtung 12 mit dem in Fig. 2 schematisch dargestellten Motorsteuergerät 60 verbunden, dass hier die Vortriebsmittel 51 symbolisiert. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde der komplette Antriebsstrang mit Motorsteuergerät 60, dem Fahrzeugmotor, dem Getriebe, der Antriebswelle, usw. nicht dargestellt.

Das erfindungsgemäße Verfahren kann in einer abgewandelten Form auch für Fahrmanöver des Fahrzeugs 10 mit einem Anhänger 70 eingesetzt werden. Dabei kann alternativ oder zusätzlich zur Beeinflussung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v in Abhängigkeit von der Lenkwinkelabweichung d_{LW} auch eine Beeinflussung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v in Abhängigkeit von der Knickwinkelabweichung zwischen einem Sollknickwinkel β_{soll} und einem aktuellen Knickwinkel β_{akt} erfolgen. Der Knickwinkel β ist zwischen der Fahrzeuglängsachse 71 und der Anhängerlängsachse 72 gebildet (siehe Fig. 7). Wegen der besseren Übersichtlichkeit ist in Fig. 7 die Anhängerkupplung und die Anhängerdeichsel zur Verbindung des Fahrzeugs 10 mit dem Anhänger 70 nicht dargestellt.

Beim Anhängerbetrieb wird jeder zur durchfahrenden Fahrzeugstellung des Fahrzeugs 10 entlang der Referenztrajektorie 16 ein entsprechender Sollknickwinkel β_{soll} zugeordnet. Das einfachste Beispiel wäre das gerade Rückwärtsfahren des Fahrzeugs 10 mit dem Anhänger 70, so dass der Sollknickwinkel β_{soll} während des gesamten Fahrmanövers gleich Null beträgt.

Das Fahrzeug 10 weist Mittel zur Bestimmung des Sollknickwinkels β_{soll} auf, die beispielsweise in der Auswerteeinrichtung 12 enthalten sind. Des weiteren verfügt das Fahrzeug 10 und/oder der Anhänger 70 über Mittel zur Bestimmung des aktuellen Knickwinkels β_{akt} , die hier nicht näher dargestellt sind. Beispielsweise kann der Knickwinkel zwischen Fahrzeug 10 und Anhänger 70 durch an sich bekannte Knickwinkelsensoren 15 erfasst werden.

Während des Fahrmanövers wird dem Fahrer nunmehr angezeigt, welche Lenkradstellung er einzustellen hat, damit der aktuell erfasste Knickwinkel β_{akt} dem Sollknickwinkel β_{soll} entspricht. 20 Weicht der aktuelle Knickwinkel β_{akt} vom Sollknickwinkel β_{soll} ab, so werden die Verzögerungsmittel 50 und/oder die Vortriebsmittel 51 des Fahrzeugs 10 fahrerunabhängig zur Reduzierung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit v angesteuert. Je größer die Knickwinkelabweichung zwischen dem aktuellen Knickwinkel β_{akt} und dem Sollknickwinkel β_{soll} ist, desto größer ist die automatisch hervorgerufene Bremskraft bzw. der Bremsdruck p bzw. die Fahrzeugverzögerung. Es ist auch möglich, die Längsgeschwindigkeit des Fahrzeugs v in Abhängigkeit von der Knickwinkelabweichung zwischen dem Sollknickwinkel β_{soll} und dem aktuellen Knickwinkel β_{akt} zu regeln, wobei 30 die Sollgeschwindigkeit v_{soll} umso geringer ist, je größer die Knickwinkelabweichung zwischen aktuellem Knickwinkel β_{akt} und Sollknickwinkel β_{soll} ist.

35 Das Unterstützungsverfahren für Fahrmanöver im Anhängerbetrieb in Abhängigkeit vom Knickwinkel β ist auch unabhängig von der Bestimmung einer Referenztrajektorie ausführbar. Zum

Beispiel kann bei einem Fahrmanöver geradeaus rückwärts mit Anhänger 70 lediglich die Knickwinkelabweichung zwischen dem Sollknickwinkel β_{soll} und dem aktuellen Knickwinkel β_{akt} berücksichtigt werden bei der Anforderung des einzustellenden Lenkradwinkels und der Ansteuerung der Verzögerungsmittel 50 und/oder Vortriebsmittel 51.

Wird bei komplexeren Fahrmanövern im Anhängerbetrieb, entlang der Referenztrajektorie, jeder Position des Fahrzeugs 10 und des Anhängers 70 ein entsprechender Sollknickwinkel β_{soll} zugeordnet, so berücksichtigt die Rückmeldung für den Fahrer über den einzustellenden Lenkradwinkel und die automatische Ansteuerung der Verzögerungsmittel 50 und/oder Vortriebsmittel 51 sowohl die Lenkwinkelabweichung d_{LW} , als auch die Knickwinkelabweichung.

DaimlerChrysler AG

Pfeffer
12.07.2002Patentansprüche

1. Verfahren zur Unterstützung des Fahrers eines Fahrzeugs
(10) bei einem Fahrmanöver, wobei eine dem Fahrmanöver
entsprechende Referenztrajektorie (16) bestimmt wird,
entlang der das Fahrzeug (19) bewegt werden soll, und wo-
bei dem Fahrer während des Fahrmanövers die jeweils ein-
zustellende, das Fahrzeug (10) entlang der Referenztra-
jektorie (16, 19) steuernde Lenkradstellung angegeben
wird,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit (v) bei einer Lenk-
winkelabweichung (d_{LW}) zwischen dem vom Fahrer tatsäch-
lich eingestellten Istlenkwinkel (δ_{ist}) und dem der ange-
forderten Lenkradstellung entsprechenden Solllenkwinkel
(δ_{soll}) fahrerunabhängig beeinflusst wird.
2. Verfahren nach Anspruch 1,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Beeinflussung der Fahrzeuggeschwindigkeit abhän-
gig ist vom Betrag der Lenkwinkelabweichung (d_{LW}).
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass während des Fahrmanövers, abhängig von der aktuellen
Fahrzeugstellung ($x_{F,akt}/y_{F,akt}/\psi_{F,akt}$) ein die zulässigen
Lenkwinkel definierender Lenkwinkel-Toleranzbereich (δ_{min}
bis δ_{max}) bestimmt wird und die Beeinflussung der Fahrzeug-
längsgeschwindigkeit (v) vom Toleranzabstand ($\delta_{soll}-\delta_{min}$
bzw. $\delta_{max}-\delta_{soll}$) zwischen dem Solllenkwinkel (δ_{soll}) und den
Toleranzbereichsgrenzen (δ_{min} bzw. δ_{max}) abhängt.

4. Verfahren nach Anspruch 3,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass zur Ermittlung des Lenkwinkel-Toleranzbereichs ein
5 Drehwinkel-Toleranzbereich bestimmt wird, wobei der aktu-
elle Drehwinkel ($\Psi_{F,akt}$) zwischen der Fahrzeuglängsachse
(71) und einer Koordinatenachse (y) eines ortsfesten Ko-
ordinatensystems (22) so lange vergrößert bzw. verklei-
nert wird, bis es gerade noch möglich ist eine Trajekto-
10 rie zur Zielposition (17) zu bestimmen.
5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 bis 4,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit (v) um so geringer
15 gewählt wird, je größer der Betrag der Lenkwinkelabwei-
chung (d_{LW}) ist und/oder je kleiner der Betrag des Tole-
ranzabstandes ($\delta_{soll}-\delta_{min}$ bzw. $\delta_{max}-\delta_{soll}$) ist.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5,
20 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass die Beeinflussung der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit
durch eine Geschwindigkeitsregelung erfolgt.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
25 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass das Fahrzeug (10) bis zum Stillstand verzögert und
im Stillstand gehalten wird, solange aufgrund der vorhan-
denen Lenkwinkelabweichung (d_{LW}) das Fahrzeug (10) bei
einer Weiterfahrt eine Fahrzeugstellung einnehmen würde,
30 aus der heraus die Zielposition (17) ohne Rangierunter-
brechung des Fahrmanövers nicht mehr erreichbar ist.
8. Verfahren an 7,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
35 dass das Fahrzeug (10) fahrerunabhängig wieder beschleu-
nigt wird, wenn der Fahrer eine Lenkradstellung ein-

stellt, die zu einer zulässigen Lenkwinkelabweichung (d_{LW}) führt.

- 5 9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass die Angabe der einzustellenden Lenkradstellung durch
Mittel zur akustischen Fahrerinformation und/oder Mittel
zur optischen Fahrerinformation (13) und/oder Mittel zur
haptischen Fahrerinformation (40 und 41) erfolgt.
- 10 10. Verfahren nach Anspruch 9,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass die Mittel zur haptischen Fahrerinformation (40 und
41) Mittel zur Veränderung des vom Fahrer aufzubringenden
15 Lenkradmomentes aufweisen.
- 20 11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 10,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass das Fahrmanöver ein Einparkmanöver ist und die Referenztrajektorie (16) den idealen Weg von der aktuellen
Fahrzeugstellung ($x_{F,akt}/y_{F,akt}/\Psi_{F,akt}$) in die Parkposition
(17) angibt.
- 25 12. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 11,
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t,
dass bei einem Fahrzeug (10) im Anhängerbetrieb jeder
Fahrzeugstellung entlang der aktuellen Referenztrajektorie (19) ein Sollknickwinkel (β_{soll}) zwischen der Fahr-
zeuglängsachse (71) und der Anhängerlängsachse (72) zuge-
30 ordnet wird und dass der aktuelle Knickwinkel (β_{akt}) be-
stimmt und mit dem entsprechenden Sollknickwinkel (β_{soll})
verglichen wird, wobei bei einer Winkelabweichung zwi-
schen Sollknickwinkel (β_{soll}) und aktuellem Knickwinkel
(β_{akt}) die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit (v) fahrerunabhän-
35 gig beeinflusst wird.

13. Vorrichtung zur Durchführung eines Verfahrens zur Unterstützung des Fahrers bei einem Fahrmanöver nach einem der Ansprüche 1 bis 11, mit Mitteln (12) zur Bestimmung einer dem Fahrmanöver entsprechenden Referenztrajektorie (16) und Mitteln (13; 40 und 41) zur Angabe der vom Fahrer einzustellenden, das Fahrzeug (10) entlang der Referenztrajektorie (19) steuernden Lenkradstellung, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit (v) durch fahrerunabhängig ansteuerbare Verzögerungsmittel (50) und/oder Vortriebsmittel (51) beeinflusst wird, wenn in einer Auswerteeinrichtung (12) eine Lenkwinkelabweichung (d_{LW}) zwischen dem vom Fahrer tatsächlich eingestellten Istlenkwinkel (δ_{ist}) und dem der angeforderten Lenkradstellung entsprechenden Solllenkwinkel (δ_{soll}) festgestellt wird.

14. Vorrichtung nach Anspruch 13, d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t, dass Mittel (12) zur Bestimmung des Sollknickwinkels (β_{soll}) zwischen der Fahrzeuglängsachse (71) und der Anhängerlängsachse (71) und Mittel zur Bestimmung des aktuellen Knickwinkels (β_{akt}) vorgesehen sind, dass die Auswerteeinrichtung (12) den Sollknickwinkel (β_{soll}) und den aktuellen Knickwinkel (β_{akt}) vergleicht, und dass bei einer festgestellten Winkelabweichung zwischen dem Sollknickwinkel (β_{soll}) und dem aktuellen Knickwinkel (β_{akt}) die Verzögerungsmittel (50) und/oder Vortriebsmittel (51) des Fahrzeugs (10) angesteuert werden.

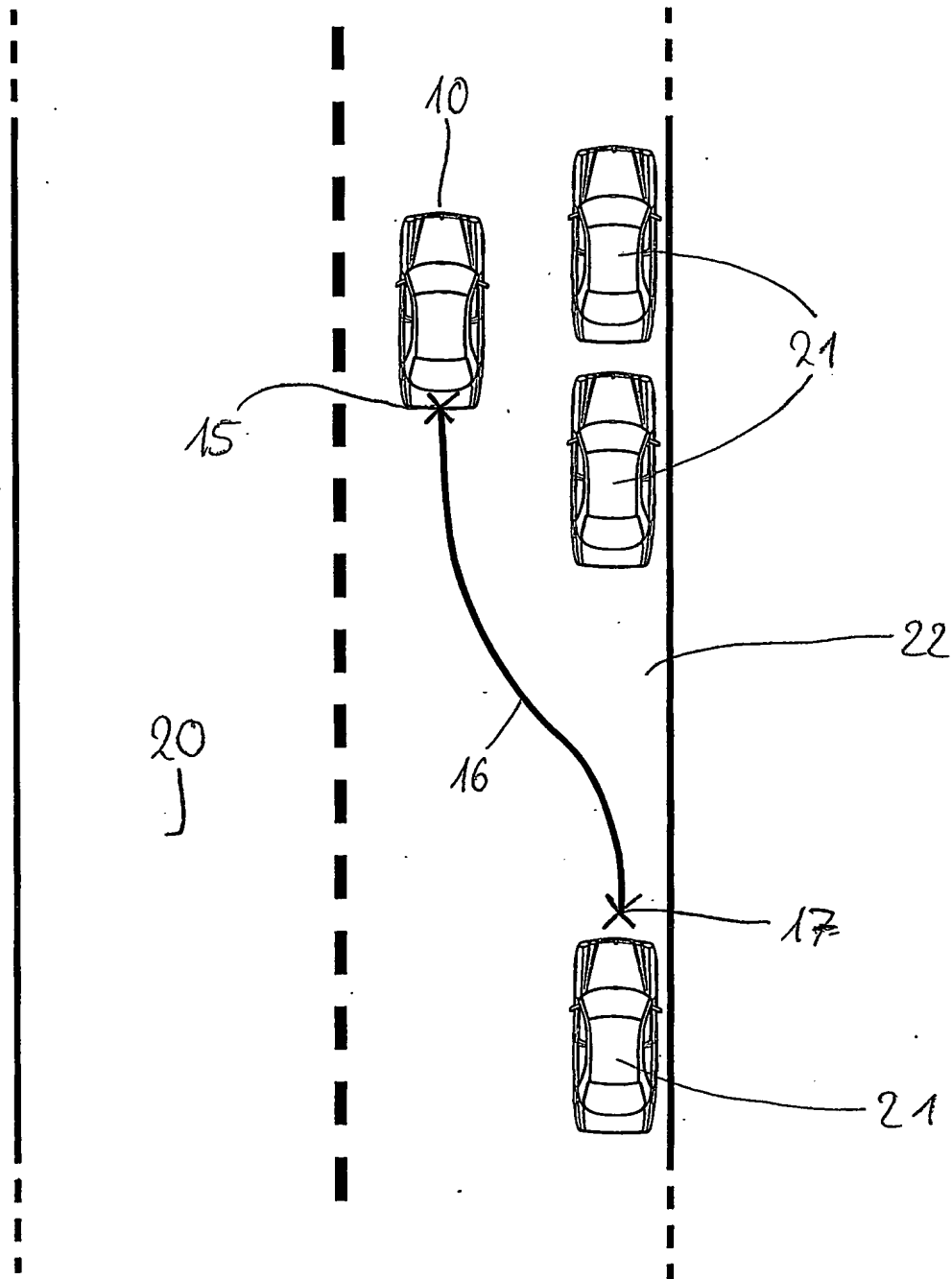


Fig. 1

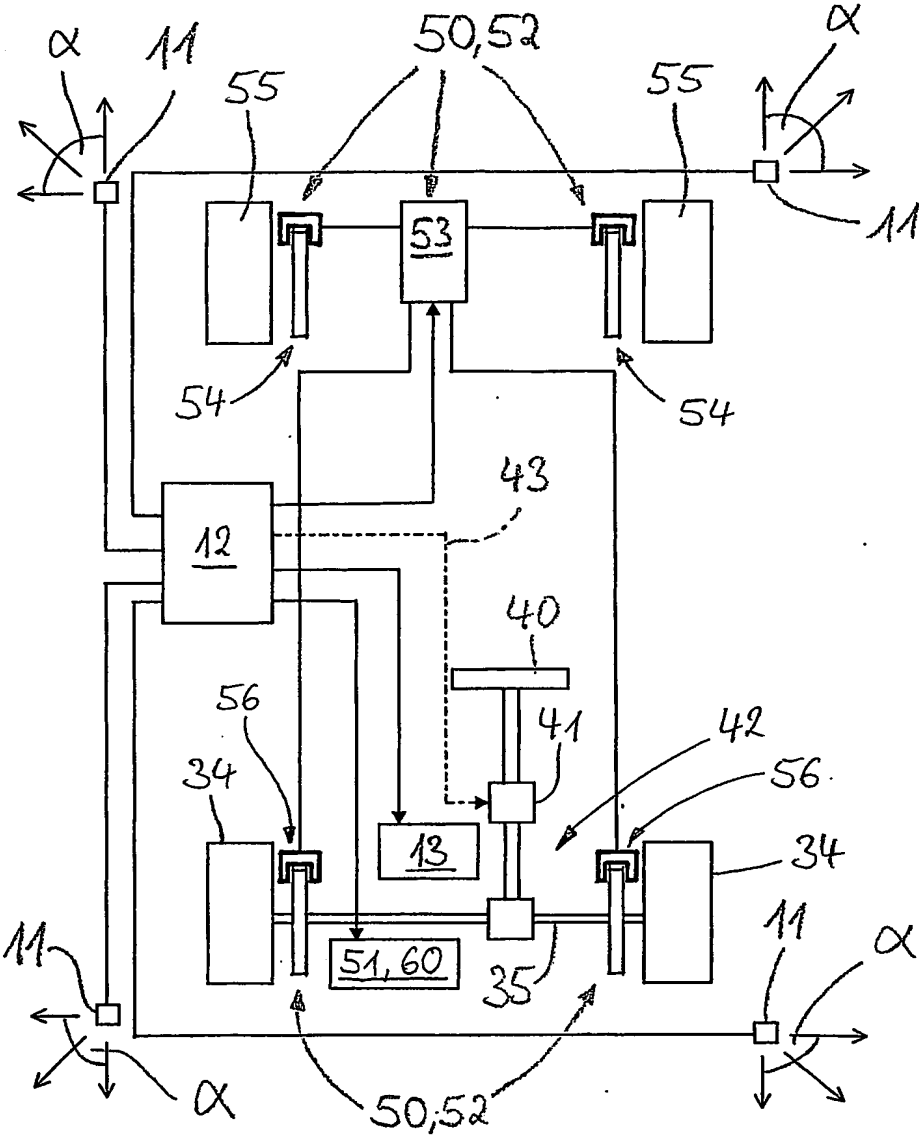
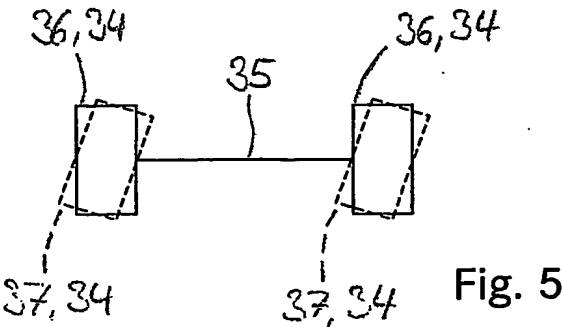
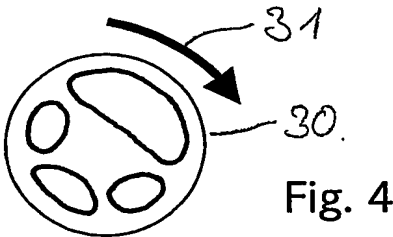
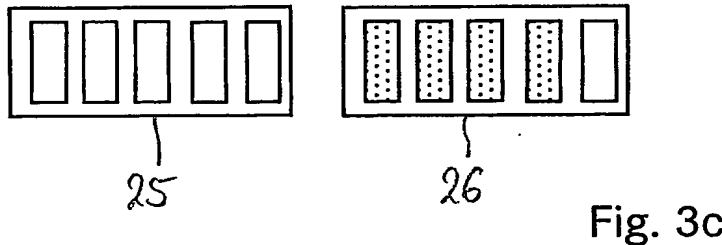
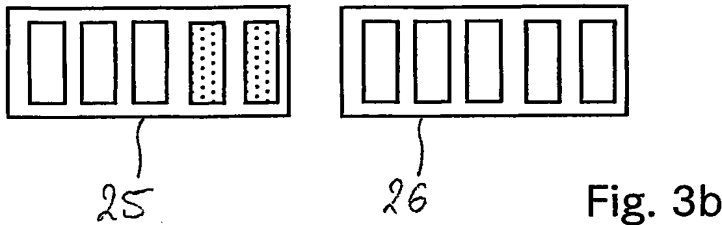
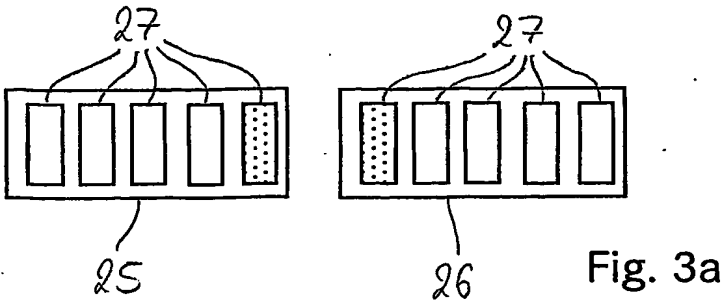


Fig. 2



The graph shows a bell-shaped curve representing the relationship between voltage V and current δ_{ist} . The curve is labeled with '80' on the rising part and '81' on the falling part. The maximum voltage is V_0 , indicated by a dashed horizontal line. The current values on the x-axis are δ_{min} , δ_{sell} , $\delta_{sell} - f(\Delta\psi_2)$, $\delta_{sell} + f(\Delta\psi_2)$, and δ_{max} . Vertical dashed lines connect these points on the x-axis to the curve. The curve starts at δ_{min} , reaches a peak at δ_{sell} , and ends at δ_{max} .

Fig. 6b

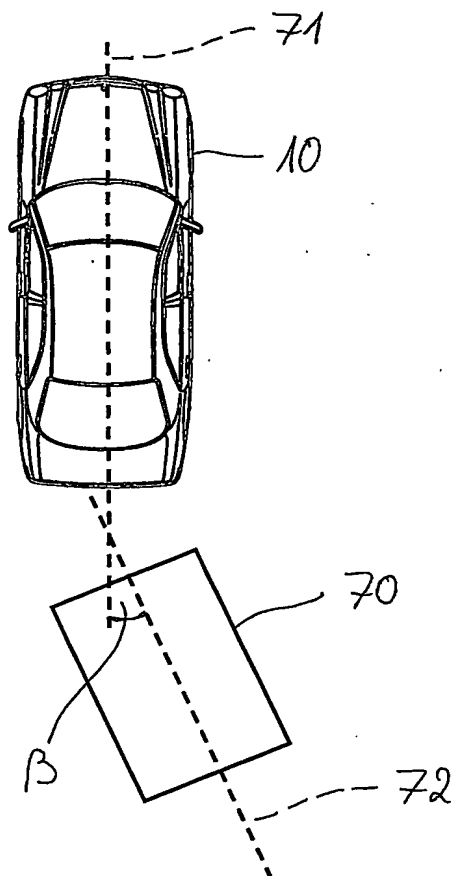


Fig. 7

DaimlerChrysler AG

Pfeffer
12.07.2002Zusammenfassung

5 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Unterstützung des
Fahrers eines Fahrzeugs (10) bei einem Fahrmanöver, wie z.B.
Park- oder Rangiermanöver. Dabei wird eine Referenztrajektorie (16) bestimmt, entlang der das Fahrzeug (10) bewegt werden soll. Dem Fahrer wird während des Fahrmanövers eine ein-
10 zustellende, das Fahrzeug entlang der Referenztrajektorie
(16) steuernde Lenkradstellung angegeben. Die Fahrzeuglängs-
geschwindigkeit wird bei einer Lenkwinkelabweichung zwischen
dem vom Fahrer tatsächlich eingestellten Istlenkwinkel und
dem der angeforderten Lenkradstellung entsprechenden Soll-
15 lenkwinkel fahrerunabhängig beeinflusst.

Dem Fahrer kann dadurch eine größere Reaktionszeit zur Verfügung gestellt werden, um die angegebene Lenkradstellung einzustellen.

20

Fig. 1

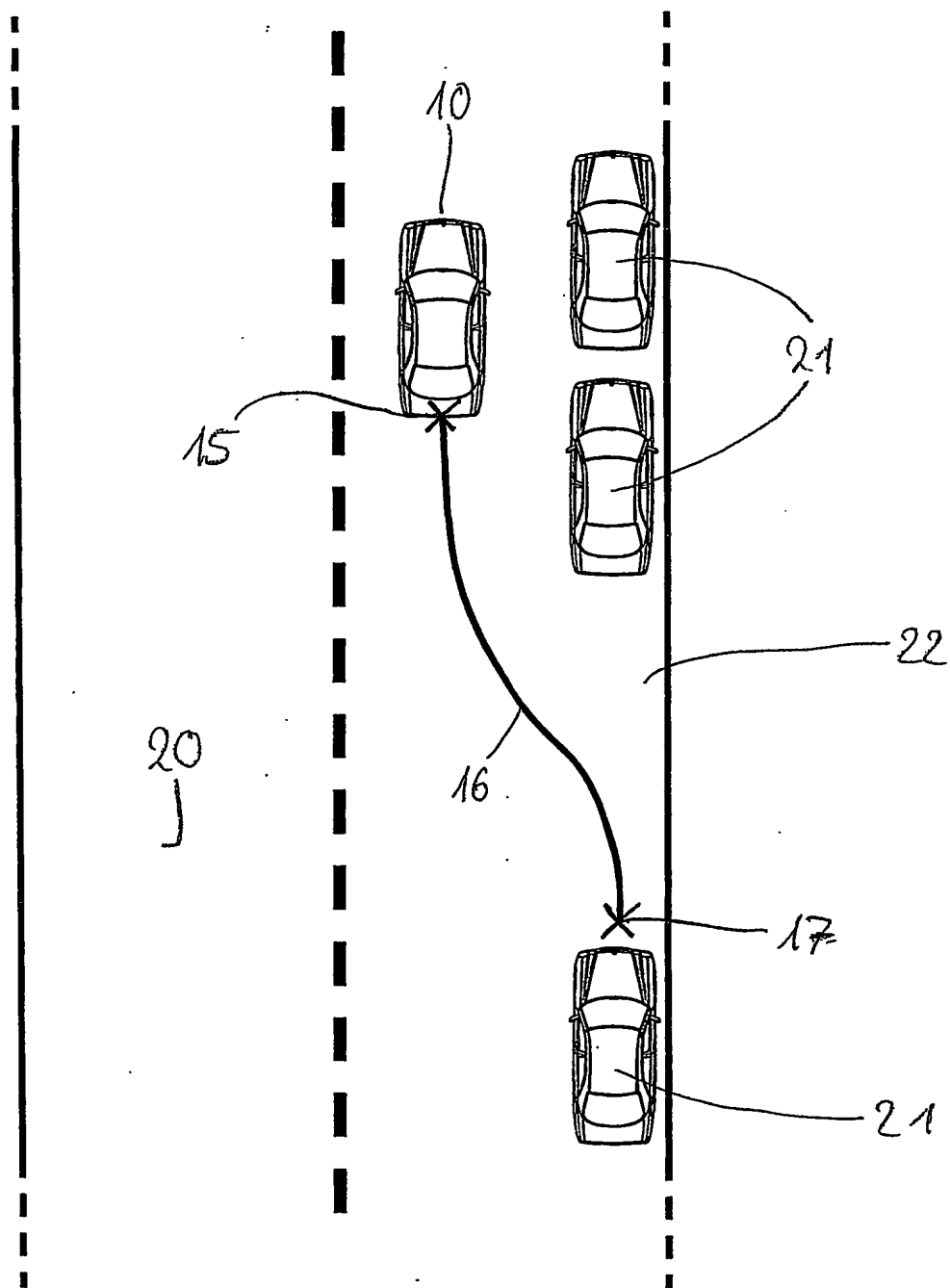


Fig. 1